OPERACIÓN DE MANTENIMIENTO BÁSICO

Durante la vida de una motocicleta las operaciones de mantenimiento básico son cruciales para el buen funcionamiento del conjunto y para su larga duración.
Si bien es cierto que en los concesionarios oficiales de marca te pegan un sablazo de aúpa, durante el tiempo de garantía son los únicos que pueden dártela y además, son los que tienen acceso a toda la información acerca de tu moto mediante el servicio post-venta de la marca; es por eso que te recomendamos que durante la garantía LLEVES LA MOTO AL CONCESIONARIO, después podrás hacer tu mismo las operaciones básicas de mantenimiento, y seguramente con mas mimo y cuidado que ellos, pero eso es otra historia….

¿En que consiste realmente el mantenimiento básico?

En el manual del propietario de tu moto (en caso de que no lo tengas la fábrica esta obligada a proporcionártelo como un recambio mas, eso si, a precio de oro) indica las operaciones y las intervalos con los que debes hacerlos, pero casi todos coinciden en las operaciones básicas, que son:

-Cambio de bujías cada 12000km
-Cambio de aceite cada 6000km
-Cambio de filtro de aceite cada 12000km
-Cambio o limpieza de filtro del aire (cada 12000 para el cambio y cada 6000 para la limpieza)
-Engrase general.
-Reapriete de tornillería.
-Otros.

En este artículo vamos a describir unas operaciones básicas de mantenimiento de una CBR 600 98.

Para hacer un mantenimiento básico necesitarás:

-Herramientas que vienen con la moto (siempre hay algo útil entre esas herramientas con formas raras).
-Llaves fijas de todo tipo.
-Aceite lubricante de calidad (Nosotros hemos utilizado Castrol GPS).
-Bujías (NGK o Nippondenso).
-Filtro de aceite original.
-Filtro de aire original (si toca cambiarlo).
-Recipiente para dejar caer el aceite de la moto (una garrafa de 8 litros de agua recortada va de muerte, ya que puedes vaciarla por su tapón casi sin ensuciarte).
-Paciencia.

¿Cómo se hace?

1.- Despelote!!



Para trabajar cómodamente, despelota la moto de su carenado (si tiene) y del depósito; tendrás mas fácil acceso a todos los componentes, también te darás cuenta de lo sucia que esta tu moto por dentro!!
Limpia todo un poco para trabajar mejor.

2.- Cambio de aceite

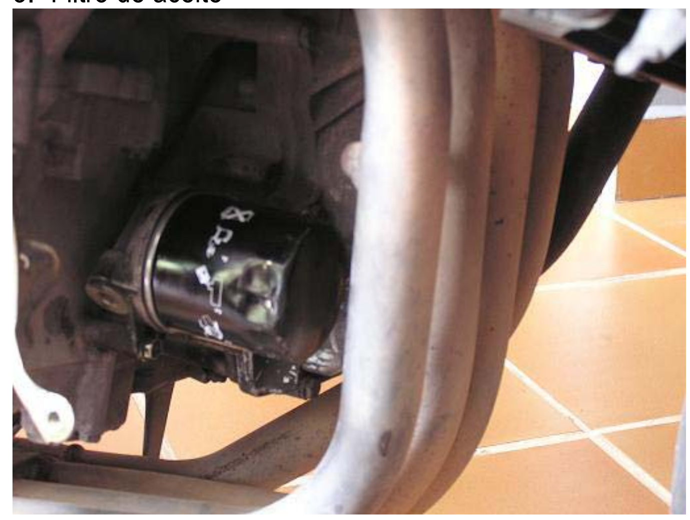


Localiza el tornillo de vaciado del cárter (suele estar debajo, si estuviese encima no vaciaría). Coloca el recipiente para recoger aceite debajo del tornillo y desenróscalo, cuidado NO te quemes, ya que esta operación debes efectuarla como una media hora después de haber encendido la moto para que el aceite este mas licuoso. Verás que el tornillo esta provisto de un pequeño imán, es para atraer elementos metálicos sueltos por tu motor, límpialo.



Deja escurrir el aceite sobre el recipiente una hora o más.
Acuérdate de tirar el aceite quemado en un contenedor para dicho fin, que podrás encontrar en gasolineras y en basureros selectivos; nunca lo tires por el desagüe o en el primer agujero en el suelo que veas, ya que es muy contaminante.
(Artecmoto con el entorno!!)

3.- Filtro de aceite



El filtro de aceite usualmente necesita un cambio cada 12000km, los mas puristas preferirán hacerlo cada cambio de aceite.
Necesitarás una llave especial para filtros de aceite. Cuidado al retirarlo pues tiene aceite aunque hayas vaciado el cárter.
Para colocarlo: Impregna la junta de goma del nuevo filtro con aceite del motor, enróscalo en su alojamiento a mano y cuando encuentres resistencia dale 2 vueltas completas de apriete con la llave.

4.- Llenado de aceite
(a)
Retira el tapón de llenado, normalmente situado en el lado derecho del motor. Ayudado de un embudo, ponle la cantidad de aceite que indica el fabricante (cuidado que hay dos medidas, con cambio de filtro y sin cambio, mas cantidad para el primero).
Ten paciencia, el aceite es denso y tarda en bajar, lo mejor es (ya que no tendrás elevador) que te aprovisiones de una banqueta.
(b)
Enciende la moto hasta que alcance su temperatura normal de funcionamiento y comprueba el nivel de aceite; bien con la mirilla exterior (dos marcas, L y F) o con la varilla en su defecto. Si resulta haber poco échale de nuevo aceite y repite la operación hasta que quede entre las dos marcas.
5.- Cambio de bujías



En este caso utilizamos el método descrito en el manual del propietario, y resultó ser el peor. Lo mas cómodo es retirar la caja del filtro del aire (airbox) y desde allí proceder.
No tiene secreto ninguno, desconecta las pipas (en rojo) pegando un tirón, desenrosca las bujías viejas (con las llaves de la moto!!) y, untando previamente la rosca con aceite del motor, coloca las bujías nuevas y sus pipas correspondientes (Acuérdate de cual es cual!! Cada pipa va asignada a un cilindro).

6.- Limpieza o cambio del filtro de aire



Esta operación es la mas sencilla de todas.
Limpieza: Si es filtro de papel sácalo del airbox, elimina todos los animalillos que hayan incrustados en él y, con la ayuda de un compresor de aire, sopla EN LA DIRECCIÓN en la que circula el aire por él cuando esta puesto en la moto. Hacerlo al revés puede obstruirlo.
Si es un filtro de aceite (impregnado) lávalo bien con agua y jabón, hasta que quede como los chorros del oro.

Luego impregnalo en aceite y apretalo para eliminar el aceite sobrante, no debe gotear.
Instalalo en su lugar de origen y listos.
Cambio: Solamente tienes que cambiar uno por otro y tirar el viejo a la basura, mas fácil imposible.

Engrase general

Antes de engrasar las piezas descritas a continuación, hay que limpiarlas de grasa, suciedad y óxidos (con limpiador de óxidos!!). Lo mejor es engrasar cada cosa con su lubricante adecuado, ya que otro podría no funcionar tan bien.
Acuérdate de engrasar después de conducir en agua y después de lavar la moto, sobretodo si usas pistolas de agua a presión.

<u>Engrasar con aceite para motor (o 3 en 1, o 6 en 1, o 1000 en 1…..)</u>
-Caballete central (en caso de tener)
-Maneta de embrague
-Maneta de freno
-Pata de cabra

<u>Engrasar con grasa negra:</u>
-Extremo superior del cable del embrague
-Extremo inferior del cable de embrague
-Extremos del cable de acelerador (si tienes mariposa abajo por supuesto que no)

* Los cables de acelerador y estárter irán engrasados con 3en1 o aceite de motor.
** Ejes de ruedas con grasa negra cuando las desmontes.

Reapriete de tornillería

No te asuste el encontrarte mas de un tornillo flojo, es normal debido a las vibraciones, aunque tu las notes poco.
Si hay algún tornillo que se te afloja con demasiada asiduidad (y no valen los de tu cabeza) emplea fijador de tornillos, con eso bastará.
Reaprieta todos los tornillos que tengas a la vista y que veas importantes como los de las manetas, tijas, dirección, carenado, escape, estriberas, retrovisores, caballetes, ejes de las ruedas etc… pero solo después de comprobar que estén flojos, sino no hace falta que te emplees a fondo con el.

Lavado

Ya que estas puesto, ¿Por qué no lavarla? Siempre hace ilusión que te devuelvan la moto impoluta en un taller, por lo que no estaría de mas lavarla.
Para ello hay que seguir unas pautas simples pero importantes, ya que de ellas depende el aspecto y duración de varias piezas.

-Tapa la salida de escape con una bolsa y una goma de pollo.
-Aplícale agua, pero no te recomiendo que utilices pistolas de presión: he visto volar pegatinas de carenados además de que no es bueno para según que piezas.
-Usa una esponja suave (que no rasque).
-Un cepillo para lugares poco accesibles.
-Un desengrasante bueno para las llantas.
-Utiliza jabón neutro si puede ser (no es cachondeo) y el agua templadita, sobretodo para la cúpula, si es que deseas seguir viendo a través de ella.
-Sécala con un paño de cuero (son los mejores, en una pasada listo) y las piezas como faro y cúpula de plástico transparente sécalas con un paño muy suave y que no raye.

Retoques finales

Para acabar, ajusta el juego de la maneta del embrague (poco a poco va cediendo) y el juego del cable del gas y listos. Tienes moto para 6000km.